

**Herausgeber:** Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH  
Keßlerstraße 29  
07745 Jena  
marketing@jenah.de  
www.jenah.de

**Redaktion:** Katrin Schumann,  
Alice Grosse

**Gestaltung:** ctw · gesellschaft für  
kommunikationsdesign mbH  
Felsenkellerstraße 2  
07745 Jena  
www.ctw-jena.de

**Fotos:** JeNah Archiv,  
Carl Zeiss Archiv,  
Dr. Thomas Klupsch,  
Ulrich Luge,  
Jochen Schmidt,  
ctw GmbH

# JeNah:

## Auf neuen Wegen.

Inbetriebnahme der Neubaustrecke  
Göschwitz und Entwicklung der  
Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH  
von 2000 bis 2010





## Grußworte

Das Erreichen wichtiger Etappenziele ist ein häufig und gern genutzter Zeitpunkt, um einen Blick auf die zurückgelegte Wegstrecke zu werfen und einen Ausblick auf die vorausliegende Wegstrecke zu wagen.



*Dr. Bernhard Graduszewski*

So einen Zeitpunkt erreicht die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft jetzt. Die bevorstehende Inbetriebnahme der Straßenbahntrasse zwischen Lobeda-West und Burgau durch das Gewerbegebiet Göschwitz markiert das Erreichen eines wichtigen Etappenzieles für uns. Also werden wir folgerichtig auf die zurückgelegte Wegstrecke blicken und in die nähere Zukunft schauen. Und das alles passiert auf den nächsten Seiten dieser kleinen Broschüre.



*Uwe Friedrich*

Wir wünschen Ihnen den einen oder anderen Aha-Effekt beim Lesen. Und uns wünschen wir, dass Sie oft und viel mit unseren Straßenbahnen und Bussen fahren – wenn Sie es nicht schon längst tun. Es lohnt sich, für alle.

In diesem Sinne, allzeit gute Fahrt!

Das wünscht Ihnen die Geschäftsführung der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft

**Dr. Bernhard Graduszewski**

**Uwe Friedrich**

## Was lange währt, wird endlich gut!

Dieses Sprichwort bezieht sich im vorliegenden Fall nicht auf die Bauzeit der neuen Straßenbahnanbindung, denn das ging – bezogen auf die Größe des Projektes – schnell, sondern auf die gesamten Infrastrukturmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Erschließung des Gewerbegebiets Göschwitz standen.



*Mihajlo Kolakovic*

Die Anbindung an das Straßenbahnnetz von Jena ist das abschließende „Sahnehäubchen“. Lange warten musste man auf die zwei Brücken, die das Gewerbegebiet mit der Stadt und der Autobahn verbinden. Die 6.000 Mitarbeiter des Gewerbegebietes können jetzt bequem aus der Innenstadt und den großen Wohngebieten Lobeda und Winzerla ihre Arbeitsplätze erreichen, ohne ihr eigenes Auto benutzen beziehungsweise einen längeren Fußmarsch antreten zu müssen oder mit einem selten verkehrenden Bus im Stau zu stehen. Auch die sehr angespannte Parkplatzsituation im Gewerbegebiet wird aller Voraussicht nach deutlich verbessert werden. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass nun eines der größten Thüringer Gewerbegebiete in wirklich angemessener Form infrastrukturell erschlossen ist. Weiteren Gewerbeansiedlungen in dem Gebiet steht nichts mehr im Wege und die „Neuen“ können sich auf einen infrastrukturell hervorragend ausgestatteten Arbeitsplatz freuen.

**Mihajlo Kolakovic**

Interessengemeinschaft  
Gewerbegebiet Jena-Süd



## ***Inhalt***

1.	Eine Straßenbahn nach Göschwitz.....	2
1.1.	Historisches .....	2
1.2.	Chronologie der Bauarbeiten .....	6
1.3.	Teilinbetriebnahme im Mai 2009 .....	8
1.4.	Der Endspurt.....	9
1.5.	Das neue Linienkonzept.....	11
1.6.	Der Jenaer Ortsteil Göschwitz .....	14
2.	Entwicklung der JeNah bis 2010 .....	17
2.1.	Fahrzeugbeschaffung .....	17
2.2.	Neubau Betriebshof Burgau .....	18
2.3.	Verbundtarif Mittelthüringen .....	20
2.4.	Serviceangebote.....	21
3.	Ausblick.....	24

## 1. Eine Straßenbahn nach Göschwitz

In Göschwitz entwickelte sich seit den 90er Jahren eines der größten Thüringer Gewerbegebiete. Über 160 Unternehmen – vom kleinen Übersetzungsbüro bis zum über 500 Mitarbeiter zählenden Hightech-Unternehmen – sind angesiedelt, ca. 6.000 Menschen arbeiten mittlerweile hier.



*Täglicher Stau im Gewerbegebiet Göschwitz*

In den vergangenen Jahren führte die steigende Verkehrsbelastung im Straßennetz des Göschwitzer Gewerbegebietes zu häufigen Staus, Zeitverlusten und wachsender Umweltbelastung. Das Parkplatzangebot reichte nicht aus, die Buslinie 13 als Alternative zum Pkw steckte selbst im Stau fest. Ein attraktiver und pünktlicher Nahverkehr konnte nicht mehr geboten werden.

Um die Attraktivität des Standortes weiter zu steigern, wurde eine bessere Anbindung des Gewerbegebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mittels Straßenbahn beschlossen.

### 1.1. Historisches

108 Jahre nachdem in Jena das erste Mal eine Straßenbahn fuhr, wird nun der Ortsteil Göschwitz an das Straßennetz angebunden.



*E-Werk, 1901*

Schon im Sommer 1898 gab es erste Überlegungen zum Bau einer elektrischen Zentrale und der damit verbundenen Möglichkeit, in der Stadt Jena Straßenbahnen fahren zu lassen. In Veröffentlichungen von 1898 ist nachzulesen, dass auch eine Straßenbahnlinie vom Jenaer Stadtzentrum bis nach Göschwitz geplant war. Mit der Inbetriebnahme im Jahr 1901 war diese Linie jedoch nur bis zur Haltestelle Schubertsburg ausgebaut.



*Endstelle Schubertsburg, 1905*



Auf eine Straßenbahn-Anbindung für den Ortsteil Göschwitz mussten die Einwohner bis ins Jahr 2009 warten, obwohl es mehrfach Gedanken gab, das „alte“ Vorhaben in die Tat umzusetzen.

So legte beispielsweise die Jenaer Straßenbahn im Sommer 1952 dem „Rat der Universitätsstadt Jena, Dezernat Verkehr“ einen detaillierten Perspektivplan für die Jahre 1953 bis 1955 vor sowie eine Aufstellung der geplanten Maßnahmen bis 1960. Hier spricht man erstmals wieder von einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Richtung Göschwitz. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge, wichtiger Instandhaltungsarbeiten und dem Einbau weiterer Gleise wurde erneut die Anbindung des Ortsteiles Göschwitz an das Straßenbahn-Liniennetz erwogen.

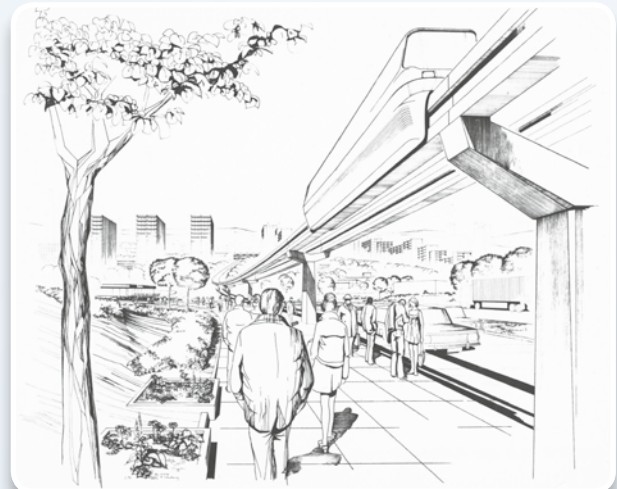
Neue Perspektiven ergaben sich Ende der 60er Jahre. Die Verkehrspolitik setzte sich zunehmend für den Busverkehr ein, die „hinderliche Straßenbahn“ mit ihren hohen Anschaffungs- und Instandhaltungskosten sollte möglichst von einem modernen Omnibusverkehr abgelöst werden.



Busabstellfläche „Gries“, 1972

## Was bedeutete dies nun für die Jenaer Straßenbahn?

Anfang der 70er Jahre machte sich das „RGW-Forschungszentrum in Jena“ erste Gedanken über ein Ein-Schienenbahn-Projekt. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR plädierte für dieses Projekt mit den Worten: „... auf der Grundlage des Generalverkehrsplanes bis 1975 ist der innerstädtische Verkehr mit der Variante Bus/Straßenbahn zu lösen...“ und „die Verwirklichung des Ein-Schienenbahn-Bus-Systems die technisch, architektonisch und ökonomisch günstigste Lösung des Nahverkehrs in Jena...“ Eine Ein-Schienenbahn nach dem System AL-WEG, luftbereift und elektrisch angetrieben auf Betonbalken, sollte von Lobeda-Ost und Lobeda-West über Göschwitz, Winzerla, Südwerk, Westbahnhof, Nord I und Nord II die Stadt erschließen, ergänzt durch Linienbusse. Zwischen Planung und Umsetzung des Projektes lag ein langer Weg. Ein fast fertiggestelltes Modell wurde der Öffentlichkeit allerdings nicht mehr vorgestellt, so dass dieses Ein-Schienenbahn-Projekt, noch bevor es begonnen wurde, endete.



Ein-Schienenbahn-Projekt Jena, 1975

## Göschwitz wächst

1969 begann das Kombinat Carl Zeiss Jena in Göschwitz eine Betriebsberufsschule mit Lehrwerkstätten zu bauen. Zeitgleich entstand auf dem heutigen Gebiet des Gewerbegebietes Göschwitz, vom Kombinat Carl Zeiss Jena errichtet, ein Produktions- und Entwicklungsgebäude für Militär- und Weltraumtechnik sowie für die Halbleitertechnologie.



*U-Betrieb des VEB Carl Zeiss Jena in Göschwitz*

Damit bestand nun die Notwendigkeit, eine Busverbindung nach Göschwitz einzurichten. Etwa 3.000 Beschäftigte des Kombinates Carl Zeiss Jena und Tausende Lehrlinge der Betriebsberufsschule Göschwitz nutzten unter anderem ab 1977 die neue Buslinie 13, die zwischen Neulobeda-West und Göschwitz, Schleife pendelte.



*Endhaltestelle Lobeda-West, Mitte der 70er Jahre*



*Wendeschleife Göschwitz*

Später kam die Linie 33 von Göschwitz zum Südwerk hinzu. Auch für den Ortsteil Göschwitz brachte die neue Busanbindung Vorteile. Viele Fahrgäste konnten jetzt durch das erhöhte Fahrtenangebot schneller Winzerla und anschließend das Stadtzentrum, den Beutenberg oder Lobeda erreichen.

Bis zur Wende im Jahr 1989 blieben die Busanbindungen in dieser Form bestehen. Zu Beginn der 90er Jahre ergänzte die Linie 40 das Fahrtenangebot. Diese Linie fuhr über Ammerbach das Stadtzentrum an.



## Ein Großprojekt für Jena

Im Jahr 1990 erfolgte bei der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft, wie wohl überall im Land, eine grundlegende unternehmerische Neuorientierung. Von der Stadt Jena gab es den Auftrag, den Öffentlichen Personennahverkehr in Jena, den neuen Anforderungen entsprechend, weiterzuentwickeln. Damit wurden die Weichen gestellt für die Modernisierung der Bestandsstrecken, die Beschaffung neuer Fahrzeuge und den Neubau eines umfangreichen Straßenbahnnetzes.



*Vorführwagen MAN auf der Linie 13, 1994*

In den ersten Planungsphasen für das Straßenbahn-Neubauprojekt war bereits eine Anbindung an das sich entwickelnde Gewerbegebiet Göschwitz eingeplant. In der heutigen Form existierte es allerdings damals noch nicht. Eine Prognose zur Entwicklung war schwer abschätzbar. Wegen der damit verbundenen Risiken eines negativen Ergebnisses bei der wirtschaftlichen Projektbewertung wurde das ursprüngliche Großprojekt Zentrum - Lobeda zunächst ohne Göschwitz geplant und realisiert.

Im Laufe der 90er Jahre wurde das ehemalige Areal des Kombines Carl Zeiss Jena entkernt und neu gestaltet. Rasant siedelten sich Industrie und Gewerbe auf den bestehenden und neu geschaffenen Flächen an. Erst mit der positiven Entwicklung des Gewerbegebietes und den damit verbundenen Parkplatzproblemen wurde der Gedanke einer Straßenbahn-Erschließung auf Initiative der Interessengemeinschaft Göschwitz im Jahr 2000 wieder aufgegriffen.

Durch gute Argumente konnten auch die Entscheidungsträger beim Land und in der Stadt Jena überzeugt werden, den letzten Teil des Jenaer Großprojektes anzugehen und eine Straßenbahnanbindung für das Gewerbegebiet Göschwitz in Auftrag zu geben. Wichtig war dabei, den Bahnhof Göschwitz ans neue Netz anzubinden, im Gewerbegebiet eine ansprechende Nahverkehrsanbindung zu schaffen, einen Ringverkehr einzuführen und dafür keine zusätzlichen Kosten für Fahrzeuge und Personal aufwenden zu müssen.



*Bahnhof Göschwitz*



## 1.2. Chronologie der Bauarbeiten

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger, der Stadt Jena, wurden die benötigten Beschlüsse schnell herbeigeführt. Im Jahr 2002 gab es den Grundsatzbeschluss und bis in das Jahr 2004 erfolgten die Planungen und Vorbereitungen für den Bau der Neubaustrecke.



*Animation der Neubaustrecke (vorher, nachher)*

Somit konnte das Großvorhaben „Straßenbahn-Strecken-neubau Jena-Zentrum bis Jena-Lobeda“ Ende 2006 in seine vierte und letzte Phase gehen. Für den Ringschluss von Lobeda-West über das Gewerbegebiet Göschwitz nach Burgau wurde eine Bauzeit von etwa zwei Jahren (2007 bis 2009) eingeplant. Die Kosten für das Projekt werden zu 60 Prozent vom Bund und zu 15 Prozent vom

Land Thüringen getragen. Auf die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft entfallen noch 25 Prozent der Kosten.

Im Dezember 2006 lag die Baugenehmigung für den ersten Bauabschnitt vor. Die Länge der gesamten Neubaustrecke beträgt 2,6 Kilometer.

### Zur Baumaßnahme gehören:

- Neubau der Saale-Roda-Brücke für die Straßenbahntrasse über die Saale und die Roda sowie ein Rad- und Gehweg
- Neubau der Straßenbahntrasse durch das Gewerbegebiet Göschwitz mit fünf Haltestellen
- Umverlegen von Haltestellen und Leitungen

Im Januar 2007 erfolgten die ersten Baum-Fällarbeiten, um bestehende Versorgungsleitungen umzuverlegen. Ausschreibungen für alle Baugewerke liefen an. Der offizielle Spatenstich für das gesamte Bauprojekt fand am 16. Juli 2007 statt. Im Anschluss daran erfolgten auf mehreren Baustellen Vorbereitungsarbeiten für den Bau der Brücke, das Entstehen eines neuen Gleisbetts und für die Umgestaltung der damaligen Endhaltestelle Lobeda-West.



*Spatenstich, 16. Juli 2007*

Anfang Oktober 2007 wurde mit den ersten Baumaßnahmen für den Neubau der Straßenbahnbrücke zwischen Lobeda und Göschwitz begonnen. Erste Pfeiler für den östlichen Brückenteil wurden gegossen, mindestens zwölf Betongänge folgten und eine Menge Bewehrungsstahl wurde verbaut. Nachdem im Winterhalbjahr der Bau einer riesigen Verschalung erfolgte, konnte im April 2008 der Betongang erfolgen. Tausende Tonnen Beton strömten in die Brückenverschalungen und mussten daraufhin drei Monate austrocknen. Während der Trocknungsphase konnte mit vergleichbaren Arbeiten für den westlichen Brückenteil begonnen werden. Die planmäßige Fertigstellung der gesamten Brücke sollte Ende August 2008 erfolgen.



*Eingeschalte Brücke, April 2008*



*Schalen, Betonieren, Schottern, August 2008*

In der Zeit des Brückenbaus konnte an der Endhaltestelle Lobeda-West beobachtet werden, wie ein neues Gleisbett entstand, Gleise verlegt, geschottert, Fahrleitungsmasten aufgestellt und anschließend die Fahrleitungsabspannung montiert wurde. Im Herbst 2008, nach der üblichen Austrocknungsphase der gegossenen Betonbrücke, mussten die fortlaufenden Arbeiten erst einmal gestoppt werden.



*Erste Gleise auf der Brücke, Oktober 2008*

An einem 20 Meter langen Brückenfeld wurde festgestellt, dass es eine reduzierte Tragfähigkeit aufweist. Ein ausgearbeitetes Sanierungskonzept sah vor, eine zusätzliche zehn Zentimeter starke und eisenbewehrte Betonschicht auf die Brücke aufzubringen. Ziel der Maßnahme: Die Festigkeit des Betons muss auf der gesamten Brücke den geforderten Standsicherheitsbeiwert von 1,5 erreichen.



Durch das Feststellen der baulichen Mängel an der Brücke trat ein Bauverzug von über drei Monaten auf, der geplante Eröffnungstermin 16. Dezember 2008 für das Teilstück zwischen Lobeda-West und Bahnhof Göschwitz konnte nicht realisiert werden. Das ehrgeizige Ziel, die gesamte Neubaustrecke im Dezember 2009 fertig zu stellen, stand aber weiterhin im Vordergrund.



*Gleis-Ende aus Richtung Bahnhof Göschwitz*

Auf der anderen Seite der Saale, im Gewerbegebiet Göschwitz, waren gute Baufortschritte zu verzeichnen. Vom Bahnhof Göschwitz her wurde in Richtung Saale-Roda-Brücke gebaut. Rammrohre für die Oberleitungsmasten wurden gesetzt. Im November erfolgten weitere Arbeiten: Frostschutz, Planum und ein unkomplizierter Gleisbau. Das Anbringen der Fahrleitungsabspannung bildete den Abschluss.

Nachdem im Dezember 2008 die Statiker die Tragfähigkeit für die gesamte Brücke festgestellt hatten, konnte der normale Bauablauf weitergeführt und über geplante Probe- sowie Einweisungsfahrten nachgedacht werden. Bis in das Frühjahr 2009 hinein wurden auf dem ersten Bauabschnitt Gleise und Fahrleitungen komplettiert, Straßen- und Tiefbauarbeiten durchgeführt, eine Haltestelle am Bahnhof Göschwitz errichtet und Grünflächen gestaltet bzw. angelegt.

### **1.3. Teilinbetriebnahme im Mai 2009**

Mitte April waren die Vorbereitungen soweit abgeschlossen, dass die ersten Straßenbahnen die Brücke und das Gleis-Teilstück bis zum Bahnhof Göschwitz befahren konnten. Am Sonnabend, 18. April, fuhr schließlich zum ersten Mal eine Niederflurstraßenbahn auf dem neu errichteten Abschnitt Lobeda-West - Bahnhof Göschwitz. Langsam fuhr die Straßenbahn Meter für Meter voran. Immer wieder hielt sie an und die mitfahrenden Fachleute begutachteten Gleise, Gleisübergänge, Oberleitung und Fahrverhalten der Niederflurstraßenbahn.



*Erste Prüffahrt auf der Neubaustrecke, April 2009*

Die bisherige Endhaltestelle Lobeda-West wurde während der Bauzeit umgestaltet. Es erfolgte der Einbau eines Gleiswechsels, welcher es ermöglicht, die Haltestelle Lobeda-West als Endhaltestelle anzufahren bzw. eine Weiterfahrt in das Gewerbegebiet Göschwitz durchzuführen.

Mit der Fertigstellung der Teilstrecke zwischen Lobeda-West und Bahnhof Göschwitz wurden am 20. Mai 2009 offiziell 900 Meter Fahrstrecke in Betrieb genommen. Durch den Bau einer ca. 160 Meter langen Brücke war damit der erste Anschluss an das Gewerbegebiet Göschwitz geschaffen.



*Fahrt über die neue Brücke*

Bis zur endgültigen Fertigstellung der Neubaustrecke und der Einführung des neuen Linienkonzeptes wurde die Linie 3 bis zur Haltestelle Bahnhof Göschwitz verlängert.

Für Fahrgäste, die im Vorfeld oder im Anschluss an die Straßenbahnfahrt die Deutsche Bahn zum oder vom Bahnhof Göschwitz nutzen, ergaben sich bereits mit dieser Zwischenlösung Vorteile bei den Reisezeiten. Eine grundlegende Verbesserung des Angebotes im Süden Jenas kommt aber mit Sicherheit erst voll zum Tragen, wenn jetzt die gesamte Neubaustrecke fertiggestellt und in Betrieb genommen ist.



*Erste Straßenbahnanbindung zum Bahnhof Göschwitz*

Für fünf Monate war die neu gebaute Haltestelle Bahnhof Göschwitz Endpunkt für die verlängerte Linie 3. Ab 26. Oktober 2009 wurde die Linie 3 wegen Bauarbeiten wieder bis zu ihrem ursprünglichen Endpunkt (Lobeda-West) eingekürzt.



*Entgleisschutz im Brückenbereich*

Um das Streckennetz der Straßenbahn zwischen Lobeda-West und Bahnhof Göschwitz auf das neue Linienkonzept vorzubereiten, mussten eine Bauweiche ausgebaut und auf ca. 100 Metern Länge neue Gleise verlegt werden. Dieser Gleisumbau war notwendig, um zukünftig einen zweigleisigen Straßenbahnbetrieb in das Gewerbegebiet durchführen zu können.

#### **1.4. Der Endspurt**

Nach der Teilinbetriebnahme galt es, die verbleibenden rund 1.700 Meter bis Burgau mit Schotter, Gleisen, Oberleitung und Haltestellen auszustatten. Die Streckenführung der Straßenbahn verläuft zwischen dem Gewerbegebiet Göschwitz und dem Gelände der DB AG entlang. Sie trifft wenig später auf die Göschwitzer Straße, über das Gelände zur ehemaligen „Wasserelse“ nach Burgau.



Um den geplanten Linienverlauf der Straßenbahn von Göschwitz nach Burgau zu gewährleisten, mussten einige einschneidende Bautätigkeiten im Vorfeld durchgeführt werden. So wurde im Ortsteil Burgau ein ehemaliges Gasthaus abgerissen und wo einst Kleingärtner ihr Gemüse anbauten, fahren heute Straßenbahnen.

Eine Besonderheit wiesen die letzten Bauabschnitte auf: Es wurde von östlicher und südlicher Seite gebaut. Ziel war es, dass sich die beiden Baustellen planmäßig im November treffen und verbunden werden.

Im Juni 2009 erfolgte die Baufreimachung zwischen dem Gewerbe-Industriegebiet Göschwitz und dem Areal der Deutschen Bahn AG. Auf der Burgauer Seite wurde die für Juli angestrebte Weicheneinbindung vom bestehenden Straßenbahnnetz in das neue Streckennetz in Richtung Göschwitz vorbereitet und in den Sommerferien vollzogen.



*Zweigleisige Strecke in der Göschwitzer Straße*

Auf dem gesamten Bauabschnitt schlossen sich Tief- und Gleisbauarbeiten an. Bis zu 60 Mitarbeiter der verschiedensten Bau-Branchen waren vor Ort, um Bewehrungen zu verlegen, Borde zu setzen, Schotter zu verteilen, Gleis

se anzupassen, die Fahrleitung vorzubereiten bzw. ein Gleichrichterunterwerk aufzubauen.

Besonderheiten mussten im Gleisbau am angrenzenden Saalebereich beachtet werden. Die Gleise führen hier durch ein hochwassergefährdetes Gebiet, so dass Unterbau, Gleise und Schotterung besonderen Ansprüchen entsprechen mussten.

Trotz widriger Wetterverhältnisse war ein zügiger Bau- fortgang zu beobachten. Der Ringschluss und die Ausstattung der Haltestellen erfolgte planmäßig. Der straffe Zeitplan wurde eingehalten, so dass Ende November mit den Einweisungsfahrten für das Fahrpersonal begonnen werden konnte.



*Streckenausbau im Ortsteil Burgau, von Süden kommend*

Unter anderem folgende Bau-, Liefer- und Montageleistungen waren Voraussetzung, um die Neubaustrecke in Betrieb zu nehmen:

#### **Brückenbau**

Bauart:	Spannbetonbrücke mit 4 Feldern
Gesamtlänge zw. den Aufliegern:	159,75 Meter
Verbauter Beton:	3.300 Kubikmeter
Bewehrungsstahl:	Betonstahl: 510 Tonnen
	Spannstahl: 110 Tonnen

#### **Gleisbau**

Gleisschwellen aus Buchenholz:	4.380 Stück
Rillen- und Vignolschienen:	9.280 Meter
Schutzschienen:	1.400 Meter

#### **Fahrleitung**

Masten:	111 Stück
Fahrdraht:	7.571 Meter

#### **Begleitbegrünung**

Bäume (bis zum Frühjahr 2010):	332 Stück
Sträucher:	ca. 6.000 Stück
Bodendecker:	ca. 10.000 Stück

Weiterhin wurden vier Bahnübergänge mit Lichtzeichen als technische Sicherung, drei Weichen im Bereich der Endhaltestelle Lobeda-West und zwei Weichen am Abzweig Burgau eingebaut. Während der gesamten Bauzeit wurden insgesamt 84.500 Kubikmeter Erde bewegt.

Am Mittwoch, 16. Dezember 2009, wird die Neubaustrecke feierlich eingeweiht, ab dem 17. Dezember 2009 ein neues Straßenbahn- und Bus-Linienkonzept eingeführt.

### **1.5. Das neue Linienkonzept**

Mit dem Ringschluss wird in Jena ein komplett neues Straßenbahnnetz eingeführt und das Busnetz im Bereich Winzerla/Beutenberg/Fachhochschule verändert. Der bisherige Hauptumsteigepunkt Burgau wird nur noch von den Bussen der Buslinie 41 angefahren.

Der neue Hauptumsteigepunkt vom Bus in die Straßenbahn oder von der Straßenbahn in den Bus für die Fahrtbeziehungen Lobeda-Ost, Lobeda-West in Richtung Beutenberg/Fachhochschule und zurück wird die Haltestelle Damaschkeweg sein.

Mit dem neuen Linienkonzept wird es möglich sein, von fast allen Stadtteilen Jenas direkt das Gewerbegebiet Göschwitz mit den neu entstandenen Haltepunkten „Alte Burgauer Brücke“, „Ernst-Ruska-Ring“, „Felsbachstraße“, „Jenoptik“ und „Bahnhof Göschwitz“ anzufahren.



*Haltestelle Bahnhof Göschwitz*

Mit Einführung des neuen Konzeptes kommt es bei der einen oder anderen Linie zu Änderungen der Linienführung, einschließlich der Anfangs- und Endhaltestellen.



Für viele Fahrgäste werden sich Vorteile ergeben, so dass sie ohne umzusteigen an ihr Ziel gelangen. Andere Nutzer können sich zwischen mehreren Möglichkeiten entscheiden, ihre Arbeitsstelle oder Freizeitziele zu erreichen.

### **Verkehrskonzept für das Gewerbegebiet Göschwitz**

Das Gewerbegebiet und der Bahnhof Göschwitz werden ab 17.12.2009 auf direktem Weg mit der Straßenbahn schnell, zuverlässig und ohne Umwege vom Stadtzentrum aus erreichbar sein. Auch innerhalb des Gewerbegebietes ist die vom Straßenraum unabhängige Streckenführung eine Garantie für schnelles Reisen ohne anschließende Parkplatzsuche. Damit soll sich die Verkehrssituation im Südosten der Stadt entspannen, da weniger Pkw und keine Linienbusse mehr die Straßen verstopfen.



*Linie 3 vom Gewerbegebiet Göschwitz kommend*

Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit rücken in Jena Süden eng zusammen. Mit der direkten Straßenbahnanbindung zwischen Lobeda, Göschwitz und Burgau ist eine klare städtebauliche Aufwertung des Raumes verbunden.



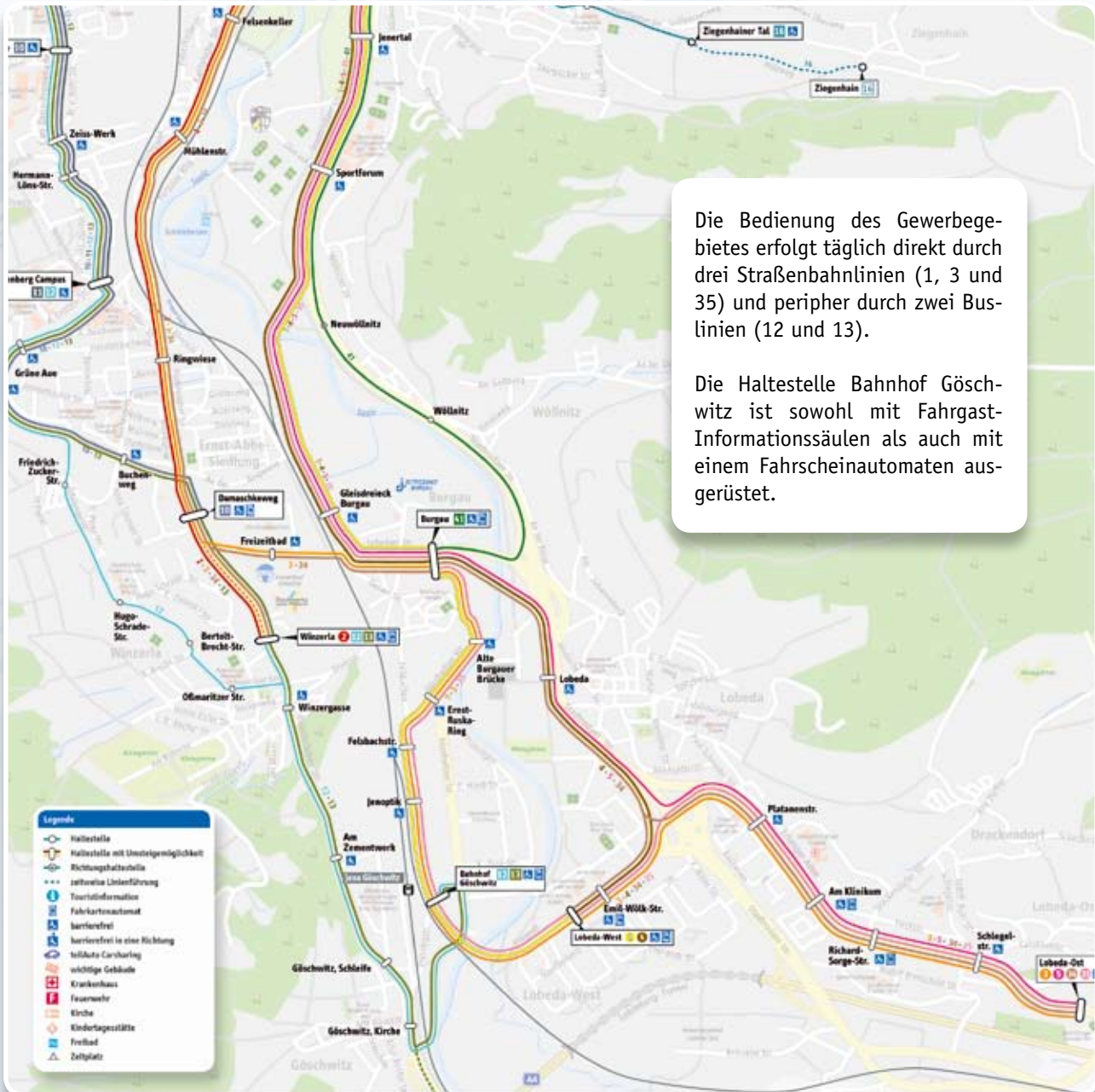
*Erste Testfahrt auf der Neubaustrecke, November 2009*



*Umgestaltete Haltestelle Lobeda-West*

Jena ist für den Zugverkehr ein bedeutender Knotenpunkt: Der Umsteigebahnhof Göschwitz liegt an der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Saalebahn. Deshalb stellt die Anbindung des Bahnhofes Göschwitz eine deutliche Verbesserung sowohl für Pendler als auch für Studenten und Besucher der Universitätsstadt dar. Denn Fahrgäste, die im Vorfeld oder im Anschluss an die Straßenbahnfahrt den Zug zum oder vom Bahnhof Göschwitz nutzen, sparen wertvolle Zeit. Startet man zum Beispiel von Lobeda-West in Richtung Erfurt, verkürzt sich die Fahrzeit um zehn Minuten.

## Linienplan für den Ortsteil Göschwitz





## 1.6. Der Jenaer Ortsteil Göschwitz

Die Bedienung des Gewerbegebietes Göschwitz durch den ÖPNV erfolgt ab 17. Dezember 2009 geradlinig und ohne Umwege durch die Einführung des bereits geschilderten neuen Linienkonzeptes.

Nicht ganz so günstig sieht die Situation für die Anwohner des Ortsteiles Göschwitz aus. Seit der Schließung der beiden bisherigen Bahnübergänge durch die Deutsche Bahn AG gibt es keine kurze Verbindung vom Ortskern Göschwitz zur Haltestelle Bahnhof Göschwitz der Straßenbahn.

Allerdings erfolgt die Bedienung des Ortsteiles stündlich bis halbstündlich durch die Buslinien 12 und 13 bis zur neuen Haltestelle. Diese Verbindung erfüllt im Wesentlichen die Aufgabe, den westlich der Bahnseite liegenden Teil von Göschwitz an den östlichen Teil anzuschließen.

Eine Verbesserung der Lage wird erst dann erreicht, wenn seitens der DB AG ein vereinfachter, behindertengerechter und direkter Zugang zwischen dem Bahnhof und der JeNah-Haltestelle geschaffen wird.



*Gewerbegebiet Göschwitz*



### **Interview mit dem Göschwitzer Ortsteilbürger- meister Andreas Seyfarth**

Im Dezember wird das Großprojektes „Neubau Straßenbahn“ abgeschlossen. Mit der Inbetriebnahme der Anbindung des Göschwitzer Gewerbegebietes erhalten

die dort ansässigen Firmen und Gewerbetreibenden eine außerordentliche Aufwertung ihrer verkehrlichen ÖPNV-Anbindung. Wermutstropfen hierbei: Die Einwohner des Ortsteiles Göschwitz können die Straßenbahn-Anbindung nur mit erheblichem Aufwand erreichen. Wir sprachen hierzu mit dem Ortsteilbürgermeister von Göschwitz, Andreas Seyfarth.

#### ***Herr Seyfarth, wie ist Göschwitz heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar?***

Dazu möchte ich ein wenig ausholen. Seit den sechziger Jahren besitzt Göschwitz einen Haltepunkt für Busse, ca. 800 Meter vom Ortskern entfernt. Zudem konnte Göschwitz mit einzelnen Überlandbusgesellschaften erreicht werden. Vor zehn Jahren, mit der Inbetriebnahme der damaligen Neubaustrecke, erhielt Göschwitz eine attraktive Busanbindung mit der Linie 13.

#### ***Welche Erwartungen hatten Sie mit dem Straßenbahn-Neubau in das Gewerbegebiet?***

Als die ersten Gespräche hierzu liefen, machten wir Göschwitzer uns natürlich Hoffnungen, ebenfalls die Straßenbahn nutzen zu können, um schnell in das Stadt-

zentrum oder nach Lobeda zu gelangen. Zudem hatte die neu geplante Haltestelle Bahnhof Göschwitz eine ideale Lage für unsere Einwohner.

#### ***Was passierte dann?***

Wir beobachteten interessiert die Baufortschritte der Straßenbahn-Neubaustrecke. Während dessen wurde die neue Autobahnanbindung vom Gewerbegebiet mit ihren zwei Brücken über die Saalbahn und die Holzlandbahn in Betrieb genommen.

Die neue und attraktive Straße zur Autobahn brachte für uns den Vorteil, nicht mehr an geschlossenen Bahnschranken warten zu müssen. Eine Ampelanlage regelte einen schnellen Verkehrsfluss vom bzw. in das Gewerbegebiet.

Jedoch war keinem so recht bewusst, dass anschließend die beiden bisherigen Bahnübergänge, die Göschwitz und das Gewerbegebiet Göschwitz miteinander verbanden, von der Deutschen Bahn AG geschlossen wurden. Das bedeutete für uns, dass es keine kurze Verbindung mehr vom Ortskern Göschwitz zum Bahnhof Göschwitz bzw. zum heutigen Halt der Straßenbahn gab. Sehen können wir die Haltestelle, doch kommen wir nur über Umwege dorthin.

#### ***Was ist das Problem?***

Die Unterführung, die sich zehn Meter von der Haltestelle „Bahnhof Göschwitz“ entfernt befindet, endet auf einem Bahnsteig. Es besteht keine Möglichkeit, die gesamte Gleisanlage unterirdisch zu unterqueren, um den Ortsteil Göschwitz schnell zu erreichen. Die Straßenbahn ist für uns Göschwitzer im Moment leider schwer erreichbar und daher unattraktiv. Für mobilitätsbehinderte Menschen



und Familien mit Kinderwagen besteht gar keine Möglichkeit, über den Bahnhof Göschwitz zur Straßenbahn-Haltestelle zu gelangen, da ein behindertengerechter Ausbau eines Zuweges am Bahnhof Göschwitz noch nicht ermöglicht wurde.

Im Zuge des Straßenbahn-Neubaus sind Pläne erarbeitet worden, den Haltestellenbereich und den Durchgang zum Bahnhof behindertengerecht zu gestalten, mit der Maßgabe, den Durchgang zu erweitern. Jedoch ist für die Finanzierung und Ausführung die Deutsche Bahn AG gefragt, da sie Eigentümer des Grundstückes und des Bahnhofes ist.

### ***Gab es Gespräche mit der JeNah?***

Die Geschäftsführung der JeNah war während der Bauphase sehr offen und legte uns die Planungen detailliert dar. Gespräche folgten. Doch konnten wir für Göschwitz keine sinnvolle Lösung für einen vereinfachten Zugang finden. Dennoch gab es bei allem auch einen positiven Aspekt. Seit der neuen Autobahnanbindung fährt der Bus der Linie 13 stadtein- und stadtauswärts eine zusätzlich Haltestelle für den Ortsteil Göschwitz an. Der Halt „Unter der Kirche“, der seit Jahren besteht, jedoch nur von vereinzelter Überlandbusgesellschaften angefahren wurde, wird nun zusätzlich durch die JeNah halbstündlich bedient.

### ***Wie ist Göschwitz in das neue Linienkonzept eingebunden?***

Mit der Einführung des neuen Linienkonzeptes wird Göschwitz unverändert von der JeNah bedient. Die Haltestelle „Göschwitz, Schleife“, welche von den Berufsschülern rege genutzt wird, und die Haltestelle „Unter der Kirche“, die wiederum die Schüler der Waldorfschule sehr schätzen, werden in den nächsten Jahren weiterhin angefahren.

Göschwitz wird in Zukunft von den Buslinien 12 und 13 bedient. Beide Buslinien fahren zu unterschiedlichen Tageszeiten jeweils die Haltestelle „Bahnhof Göschwitz“ an. Durch Umsteigen in die Straßenbahn kommen auch die Göschwitzer in den Genuss, von hier aus ins Stadtzentrum, nach Burgau oder Lobeda zu fahren. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht der JeNah sind die Umwege der beiden Buslinien zur Haltestelle „Bahnhof Göschwitz“ nicht sinnvoll. Jedoch unterstützt uns die JeNah, solange die Straßenbahn-Haltestelle von Göschwitz so erschwert, wie eben bereits beschrieben, zu erreichen ist, indem die Buslinien 12 und 13 weiter bestehen bleiben. Was die Göschwitzer Fahrgäste auch sehr freuen wird: Im Zuge des neuen Linienkonzeptes für den Spätverkehr wird ein AnrufSammelTaxi für die Ortsteile Göschwitz und Maua eingeführt.

Abschließend kann man sagen: Der Ortsteil Göschwitz ist mit dem Bus ideal zu erreichen. Straßenbahntechnisch sind wir noch nicht ganz zufrieden - doch wir bleiben am Ball.

## 2. Entwicklung der JeNah bis 2010

Die Entwicklung der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft verlief in den vergangenen knapp zehn Jahren seit dem Erscheinen der JeNah-Chronik zum 100jährigen Jubiläum im Jahr 2001 sehr rasant.



*JeNah-Betriebshof Burgau*

Es wurden neue Fahrzeuge im Straßenbahn- und Busbereich angeschafft, der Betriebshof-Neubau abgeschlossen, Strecken und Haltestellen rekonstruiert, modernisiert und neu gebaut, der Verkehrsverbund Mittelthüringen weiterentwickelt, das Service- und Informationsangebot deutlich verbessert und, wie schon ausführlich dargestellt, das Gewerbegebiet Göschwitz an das Straßenbahn-Liniennetz angebunden.

### 2.1. Fahrzeugbeschaffung

Im April 2000 wurde von der Geschäftsführung der JeNah an die Firma ADtranz der Auftrag zur Herstellung und Lieferung von weiteren 14 Niederflur-Straßenbahnen ausgelöst. Am 22. Mai 2003 konnte das Fahrzeug mit der Nummer 633 in Betrieb genommen werden. Damit war die Beschaffung von Niederflur-Fahrzeugen im Straßenbahnbereich abgeschlossen.



*Haltestelle Löbdergraben*

Von den ersten zwischen Dezember 1995 und Juli 1996 gelieferten Bahnen haben mittlerweile fünf Fahrzeuge eine Laufleistung von über 1 Mio km erreicht. Diese Zahlen zeugen davon, dass sich die Straßenbahnen der JeNah im Dauereinsatz befinden und es sinnvoll erscheint, sich doch noch einmal mit der Beschaffung von Straßenbahnen zu beschäftigen.



*Linie 15 Rautal - Westbahnhof*



Damit könnten dann auch Langzeitausfälle, welche leider durch Unfälle vorkommen, geringer werdende Intervalle bei Werkstatt-Aufenthalten, operative Fahrzeugausfälle durch Vandalismusschäden bzw. zusätzlicher Fahrzeugeinsatz bei auftretenden Angebotsengpässen kompensiert werden.

Auch bei der Busbeschaffung hat sich in den letzten Jahren viel getan. Das Anschaffen neuer Fahrzeuge ist hier gekoppelt an Umweltauflagen und Einhalten von Umweltstandards. Die letzten drei MAN-Busse (geliefert Ende 2008) und vier Solaris-Busse (geliefert im Juli 2009) entsprechen bereits dem höchsten vom Bundesministerium für den ÖPNV angestrebten Umweltstandard.

## 2.2. Neubau Betriebshof Burgau

Bereits im Jahr 1954 bestanden Pläne, einen neuen Betriebshof entweder in Zwätzen in der Nähe der damaligen Ackerbauschule oder südlich der Ringwiesen-Siedlung zwischen Kerbelweg und Winzerla zu bauen. Jedoch blieb es über viele Jahrzehnte nur bei den Plänen. Mit dem politischen Umschwung 1989/90 wurde es für die Stadt Jena möglich, mit dem „Straßenbahnprojekt Jena-Zentrum – Lobeda“ in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen zu werden. Weitere Bestandteile des Jenaer ÖPNV-Konzeptes waren:

- Rekonstruktion des bestehenden Straßenbahnnetzes
- Bau eines neuen Betriebshofes
- Stufenweise Beschaffung von Neufahrzeugen

Nachdem mit der Rekonstruktion des bestehenden und Bau des neuen Straßenbahnnetzes bereits 1993 begonnen werden konnte (Inbetriebnahme der Neubaustrecke am 16.12.1997), wurde die Baugenehmigung für den Bau

eines „Kombinierten Straßenbahn- und Busbetriebshofes Jena-Burgau“ am 27. Februar 1997 erteilt.

Das historisch gewachsene Nahverkehrsunternehmen Jenas war zum damaligen Zeitpunkt auf sieben Standorte verteilt. Damit waren einer effizienten Arbeit Grenzen gesetzt. Durch den Betriebshofneubau sollten die fünf Komplexe **Werkstattkomplex für Straßenbahn und Bus, Tankstelle, Personalkomplex, Abstellhalle Busse und Abstellhalle Straßenbahnen** am verkehrstechnisch günstigen Standort Burgau zentral zusammengefasst werden. In einem ersten Bauabschnitt ging es vorrangig um den Abriss alter Gebäude und Vorbereitungsarbeiten für Abstellflächen.

Danach erfolgte der Bau der Straßenbahnwerkstatt und der Betriebstankstelle, es schlossen sich der Bau der Buswerkstatt und des Dienstgebäudes an. In den letzten Jahren wurden dann noch die Abstellhallen für Busse und Straßenbahnen errichtet. Zum 16. Dezember 2008 erfolgt die Abnahme der Klempnerei und Lackiererei, womit der Betriebshofneubau nach elf Jahren seinen Abschluss fand.



Neugestalteter Betriebshof der JeNah, 2009

## Bauablauf

Planung	1994 – 2006		
<b>1. BA</b>	Ein- und Ausfahrt Straßenbahn Abstellfläche Bus Teilabstellfläche Straba	Beginn: 27.03.1997 (Abriss) Ende: 30.03.1998 (Tiefbau)	
<b>2 BA, 1. TBA</b>	Straßenbahnwerkstatt Einzelwerkstätten (ohne Lackiererei und Klempnerei)	1998 – 2000 Inbetriebnahme: 13.12.2000	
<b>2. BA, 2. TBA</b>	Buswerkstatt	Beginn: 18.06.2001 Ende: 24.05.2002	
<b>3. BA, 1. TBA</b>	Betriebstankstelle	Beginn: 01.04.1998 Ende: 02.07.1998	
<b>3. BA, 2. TBA</b>	Dienstgebäude	Beginn: 01.08.2002 Ende: 30.06.2003	
<b>3. BA, 3. TBA</b>	Östliche Gleis- und Außenanlagen sowie Zufahrt		
	Tiefbau Zufahrt	Beginn: 29.10.2002	
	Parkplätze/Container	Ende: 01.07.2003	
	Begrünung	Ende: 17.11.2003	
	Abbrucharbeiten	Beginn: 01.03.2004 Ende: 15.06.2004	
	Tief-, Gleis- und Fahrleitungsbau	Beginn: 01.08.2005 Ende: 16.06.2006	
<b>4. BA</b>	Abstellhalle Bus Abstellhalle Bahn Ausrüstung Klempnerei/Lackiererei Sonstige Außenanlagen	Beginn: 12.06.2006 Ende: 16.12.2008	



## 2.3. Verbundtarif Mittelthüringen

Mit der Einführung des Verbundtarifes Mittelthüringen zum 1. April 2006 wurden in Thüringen neue Wege der Verkehrspolitik beschritten. Erstmals schlossen sich Verkehrsunternehmen zu einem Verbund zusammen, um einen einheitlichen Tarif und, in weiteren Schritten, ein aufeinander abgestimmtes Linien- und Fahrplanangebot für alle öffentlichen Nahverkehrsmittel für die jeweiligen Verkehrsbetriebe einzuführen.

Der Verbundtarif Mittelthüringen ist eines der wichtigsten Projekte der Initiative „ImPuls-Region Erfurt – Weimar – Jena“ und wird von starken Partnern unterstützt: Neben dem Freistaat Thüringen gehören auch die Städte Erfurt, Weimar, Jena und Teile des Landkreises Weimarer Land zu den Trägern des Nahverkehrsprojektes.

Außerdem sind die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, die DB Regio AG, die Erfurter Bahn GmbH, die Süd-Thüringen-Bahn GmbH, die Erfurter Verkehrsbetriebe AG, die Stadtwirtschaft Weimar GmbH, die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH, die Personenverkehrsgesellschaft mbH Apolda und die JES Verkehrsgesellschaft mbH am Gelingen des Projektes beteiligt.

Zwischen Jena, Erfurt, Weimar, Weimarer Land und Apolda kann der Fahrgast mit nur einem Fahrschein die Angebote der jeweiligen Busse, Straßenbahnen und die Züge der Deutschen Bahn nutzen. Unterschiedliche Tickets bei mehreren Unternehmen gehören damit weitestgehend der Vergangenheit an. Der Verbundtarif verbessert die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs in Mittelthüringen. So macht das Voll-Mobil-Ticket die Region attraktiver – für Unternehmer und Arbeitnehmer genauso wie für Touristen.



*Jena-Paradies - Umsteigeknotenpunkt ÖPNV und DB AG*

### Das Voll-Mobil-Sortiment

Im Verbundgebiet des Verbundtarifes Mittelthüringen können Pendler, Vielfahrer oder Gelegenheitsfahrer zwischen einem breiten Fahrscheinsortiment wählen. Damit wird gewährleistet, dass der Fahrgast für jeden Fahrtzweck, z.B. Wenig- oder Vielfahrer, das passende Ticket erwerben kann.

Für das Jahr 2011 ist neben der Verbunderweiterung auch die Weiterentwicklung der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH hin zum Verkehrsverbund geplant. Dies wird eine neue Qualität in der Zusammenarbeit

der Partner darstellen, weil die Abstimmung von verkehrsplanerischen Grundlagen, Fahrplänen, Verknüpfungspunkten der Unternehmen und die daraus resultierenden besseren Möglichkeiten der Fahrgastinformation noch weit über die derzeitige Hauptaufgabe (Harmonisierung der Tarifangebote) hinaus gehen wird.



*Fahrausweisautomaten*

## 2.4. Serviceangebote

Großes Augenmerk legt die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft auf die stetige Verbesserung und Weiterentwicklung der Service- und Informationsdienstleistungen. Auch auf diesem Gebiet hat sich in den letzten Jahren viel getan.

### AnrufSammelTaxi-Verkehr

Im Juli 1999 startete in Jena der Testbetrieb zum AST-Verkehr (Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr), welcher dann bald in einen Regelbetrieb überführt wurde. Diese Bedienungsform ist eine Ergänzung des bestehenden Fahrplanangebotes und wird zu ausgewählten Tages- und festgelegten Fahrzeiten, vorwiegend in den verkehrsschwächeren Zeiten, angeboten. Der Fahrtwunsch muss dabei rechtzeitig, das heißt mindestens 30 Minuten vor Fahrtantritt, bei der Einsatzzentrale des Taxi-Unternehmens angemeldet werden.

Zu den anfänglich vier Bediengengebieten kamen und kommen neue hinzu, so dass ab dem 17. Dezember 2009 folgende Gebiete angefahren werden:

- Winzerla (zw. Beutenberg Campus u. Winzerla, Linie 12)
- Maua/Leutra (zw. Bahnhof Göschwitz und Maua/Leutra, Linie 13)
- Rautal (zw. Scharnhorststr. und Rautal, Linie 15)
- Closewitz/Cospeda/Krippendorf/Vierzehnheiligen/Isserstedt (zw. Mühlthal und Isserstedt, Linie 16)
- Ziegenhain (zw. Ziegenhainer Tal u. Ziegenhain, Linie 16)
- Münchenroda/Remderoda (Linie 18)
- Wöllnitz (zw. Stadtzentrum, Löbdergraben u. Wöllnitz, Linie 41).

### Immer gut informiert

Neben dem Fahrplan stellt die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft den Fahrgästen etliche weitere Informationsmöglichkeiten zur Verfügung: VMT-Infotelefon, Fahrgast-Informationssäulen an ausgewählten Haltestellen, Internet-Seite mit newsletter, Servicekräfte, JeNah-Guide und das JeNah **ServiceCenter**.



*Fahrgast-Informationssäule*

### JeNah ServiceCenter

Das Kundenzentrum der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft befindet sich im Stadtzentrum im Erdgeschoss der Holz-MarktPassage. Durch die zentrale Lage ist es schnell und gut erreichbar. Im **ServiceCenter** erhalten Fahrgäste das komplette Fahrscheinsortiment des Verbundtarifs Mittelthüringen sowie alle Zusatzangebote der JeNah. Weiterhin erteilen die Mitarbeiterinnen Auskünfte zu Tarif- und Fahrplananfragen.

### VMT-Infotelefon

Seit der Einführung des Verbundtarifes Mittelthüringen betreibt die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft eine Infohotline. Die Mitarbeiterinnen des VMT-Infotelefons beantworten alle Fragen rund um den Verbundtarif



Mittelthüringen: zu Tarifen, Linienverbindungen, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sowie zu Haustarifen der beteiligten Unternehmen, Sonderfahrten und Aktionen.

## Linienpläne

Zur besseren Orientierung im Jenaer ÖPNV-Liniennetz werden jährlich für alle Bus- und Straßenbahn-Linien Linienfahrpläne mit vielen nützlichen Zusatzinformationen herausgegeben. Der jeweilige Linienverlauf ist in den entsprechenden Stadtplanausschnitt eingefügt, Umsteige-Haltestellen und barrierefreie Haltestellen eingearbeitet. Zum besseren Erkennen von Umsteigebeziehungen werden zusätzlich Stadtteilpläne mit dem Linienverlauf aller Bus- und Straßenbahn-Linien im entsprechenden Gebiet aufgelegt.

## Verkehrsprojekt

Seit Januar 2003 bietet die JeNah gemeinsam mit der Kreisverkehrswacht Jena e.V. ein Verkehrsprojekt für Vorschulkinder an. Zusätzlich zur Fußgängerausbildung für Kindergartenkinder durch die Verkehrswacht besuchen die Kinder den Betriebshof Burgau, um praktische Tipps für die Fahrt mit Bussen und Straßenbahnen zu erhalten. Speziell geschulte Mobilitätsberater aus den Reihen des Fahrpersonals führen von Januar bis Juni jeden Jahres die Ausbildung durch.

## Servicekräfte

Im August 2007 konnten über das Bundesprojekt „Coop – Perspektive 50 plus“ Servicekräfte bei der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft eingestellt werden.

Aufgabenschwerpunkte für die Servicekräfte, die sich hauptsächlich in Fahrzeugen oder an Haltestellen aufhalten, sind: Erteilen von Fahrplanauskünften, mobilitätseingeschränkten Personen beim Ein- und Aussteigen Hilfestellung leisten, Entgegennehmen von Beschwerden, Einsammeln von Fundsachen, Begleiten von Schülerverkehren, Informieren der Fahrgäste über Störungen im Linienverkehr (Stromausfall, Unfälle auf der Strecke, Bauarbeiten) und über Schienenersatzverkehre und neue Konzepte. Ziel ist unter anderem auch, Fahrgästen und Fahrpersonal mehr Sicherheit zu bieten und das positive Image des Unternehmens weiter zu steigern und die Fahrgastfreundlichkeit zu verbessern.



*Kundendienst vor Ort - die Servicekräfte der JeNah*

## JeNah-Guide

Die JeNah bietet in Zusammenarbeit mit der Firma the agent factory GmbH eine komfortable Anwendung für Handys an. The agent factory GmbH entwickelte für den Jenaer Nahverkehr das Fahrplaninformationssystem JeNah-Guide. Die Nutzer können Fahrplandaten und Tarifinformationen im Abonnement über Handy abrufen. Integriert ist ein Aktualisierungsservice, über welchen der Abonnent z. B. Meldungen zum aktuellen Baugeschehen, Umleitungen oder Veranstaltungen erhält. Ausführliche Informationen dazu gibt es unter [www.jenah-guide.de](http://www.jenah-guide.de).

## Kultur-Depot

Mitte des Jahres 2001 nahmen Vorstellungen, ein „Kultur-Depot“ für Jena im alten Straßenbahn-Depot der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft in der Dornburger Straße 17 aufzubauen, konkrete Formen an. Unter einem Dach könnten vereint werden: Technisches Museum der Jena mit Schau-Werkstatt, Dauerausstellung „100 Jahre Straßenbahn in Jena“ und Durchführung von kulturellen Veranstaltungen von Konzerten über Lesungen bis zu Filmvorführungen und Tanzveranstaltungen. Knapp zwei Jahre wurden monatlich Events angeboten, bevor Ende 2003 die Tore des Kultur-Depots geschlossen werden mussten.



*Ehemaliger Betriebshof in der Dornburger Straße*

Fast sieben Jahre später, im Frühjahr 2010, soll nun wieder Leben in die alten Werkstatthallen einziehen. Für ein gemeinsames Projekt der Friedrich-Schiller-Universität Jena, des Phyletischen Museums und der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft öffnen sich erneut die Tore des historischen Straßenbahn-Depots für eine Ausstellung. Dann ankert in der Dornburger Straße 17 die „Beagle“ – das Segelschiff, mit dem Charles Darwin die Welt umsegelte und viele interessante Ausstellungsstücke können bestaunt werden.



*Blick in die Darwin-Ausstellung*

## Partybahn

Von der Idee bis zur Umsetzung dauerte es etwas über drei Jahre. Seit dem Sommer 2004 ist die Partybahn in Jena unterwegs. In den vergangenen fünf Jahren nutzen zahlreiche Gäste die angebotenen Themen- und Stadtrundfahrten bzw. mieteten die Bahn für private und geschäftliche Feierlichkeiten. Jedes Jahr gibt es neue Themenfahrten-Angebote zum Schnuppern, welche die etablierten Fahrten ergänzen.



*Partybahn an der Haltestelle Ernst-Abbe-Platz*



### 3. Ausblick

Viel wurde in den letzten Jahren erreicht: alte Straßenbahn-Strecken rekonstruiert, neue Strecken gebaut und in Betrieb genommen. Mit der Eröffnung der Straßenbahn-Verbindung zwischen Burgau und Lobeda-West ist das Kapitel Straßenbahn-Neubaustrecken in Jena vorerst beendet. Allerdings stehen bereits weitere spannende Projekte auf der Tagesordnung bzw. sind für die nahe Zukunft geplant.

Ab 10. Januar 2010 wird sich die JeNah am gemeinsamen Pilotvorhaben „HandyTicket“ des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen beteiligen. Das HandyTicket-Angebot wird auf den gesamten Verkehrsverbund Mittelthüringen ausgeweitet. Bisher bieten nur die Erfurter Verkehrsbetriebe das HandyTicket an. Ziel des Pilotprojektes ist es zu testen, wie dieser neue Vertriebsweg von den Kunden akzeptiert wird.



Nach einer einmaligen Anmeldung im HandyTicket-System können die Kunden HandyTickets in allen beteiligten Verkehrsverbünden und -unternehmen erwerben. Interessant ist das HandyTicket vor allem für Gelegenheitsfahrer, die nur ab und zu ein Ticket benötigen. Der Ticketkauf ist zu jeder Zeit und an jedem Ort möglich, ein Erwerb im voraus nicht mehr notwendig.

Weiter ausgebaut werden soll in den nächsten Jahren die Kooperation mit dem Carsharing-Anbieter teilAuto Thüringen. Gerade Stammkunden des Öffentlichen Personennahverkehrs sind potenzielle Carsharing-Nutzer, das Gleiche gilt im Umkehrschluss. Durch gemeinsame Angebote soll ein günstiger Zugang zum Carsharing gewährt und in beiderseitigem Interesse Anreize für eine langfristige Kundenbindung mit dauerhaften Vorteilen für alle Beteiligten geschaffen werden.



*Mietauto für Carsharing-Nutzer*

Bezüglich der weiteren Fahrzeugbeschaffung gibt es folgende Pläne: Im Busbereich sind für das Jahr 2010 fünf Neufahrzeuge geplant, vier Standardbusse und ein Gelenkbus; für 2011 noch einmal vier Standardbusse. Im Straßenbahnbereich ist etwa 2012/2013 die Anschaffung von drei Fahrzeugen vorgesehen.

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft schauen weiterhin zuversichtlich in die Zukunft und werden mit großem Einsatz daran arbeiten, dass auch die kommenden zehn Jahre für den Nahverkehr in Jena erfolgreich sein werden.



